清乾隆朝的云南铜京运问题与天津市的发展

(日本)川勝守

(一)序言——大运河与天津市的形成

长江与大运河自古至今就是中国物资流通的大动脉。为了南北物资的流通,大运河于六世纪隋朝开始其工程[①],经唐、宋、元、明各朝而趋于完备,大运河开始的历史性时期是很明确的。相反地,长江却是自然河川,其利用应该也是相当久远的。可是在中国经济物流史上,长江与大运河的关系却是颠倒过来的,大运河的历史较早,六世纪末期隋朝、一百数十万高句丽远征军的军粮,从江南经由大运河北送;八世纪半唐朝安史之乱后,二百万石、十二万立方公尺的粮米经大运河运送至荒废的华北一带,唐朝的命脉可说是靠大运河而得以延续下去的。唐朝灭亡后,五代及宋朝都将国都设置在河南开封,也是因为这里是连接江南大运河的物流据点。“苏常熟,天下足(苏州、常州丰收的话,中国的粮食就充足)”、“苏湖(苏州、湖州)熟,天下足”及“两浙熟,天下足”等谚语,其开始流传是在十、十一世纪左右。从长江三角洲江南运往华北的粮米运送量,以宋朝的度量衡来计算的话,六百万石约四十万立方公尺;元、明两朝代,北京宫廷、中央政府官僚及北边防备军的粮食运送也大约是此数量。只是宋朝、明朝的度量衡不同,宋朝的六百万石相当于明朝的四百万石。

大运河于元朝发生了巨大的变化,元朝将首都建于大都(北京),其食粮须仰赖从江南的运输,刚开始以海路北上,称为直沽或海浜镇,到了现在的天津市附近,经永定河入北京。从那时起,大运河工程逐渐扩展,从江苏省北部徐州起,纵贯济宁、临清及山东半岛,由卫河从德州至天津,最后沿永定河进入北京西方。天津成为连接江南与华北的南北物资交流要冲,开始形成都市。明朝永乐二年(1402),明成祖永乐帝即位于北京后,设置天津卫,这是其名称的开始。那时起自江南的漕运更形重要,大运河路线至天津为止与元朝相同,天津至北京则是沿白河至北京东方通州(通县)入北京。天津成为南运河与北运河的连络站,子牙河、永定河及大清河在此汇合成海河,且面向渤海湾,因而成为河北平原第一的水运中心及北京的外港。[②]

天津虽然在十五世纪初设置卫所,也修筑了城壁,但是设置一般行政衙门却要等到十八世纪,清朝雍正三年(1725)成立天津州,九年(1731)升格成天津府,府下设天津县为其县城。清朝直隶总督衙门虽是在沿大清河距离天津约一百二十公里远的保定,但是乾隆以后直隶总督常常滞留在天津,到了清末永驻天津。如此,十八世纪天津行政地位急遽提高,都市更形发展,其原因为何?其转机为何?这是此篇文章的重点。

(二)大运河长江水运系统的形成

山东半岛是大运河难行区域之一,由于黄河带来大量的泥沙,土地高起,必须设置闸门及堤堰形成水路,牵引船只,或者是换装小船等等劳力措施是有其必要的。大运河与自然河川不同,实际上,为了维持其物资运送机能,必须进行种种工程建设及组织管理营运的劳动人力。整个体系可称为大运河系统,其完成是在十五世纪。

长江物资运输路线则较晚形成,虽然说长江水运利用有其悠久的历史,但也只是部分地域间。纪元前四、五世纪春秋战国时代,下游吴越与中游楚国有交通往来;纪元三世纪三国南北朝时期,京城建康(南京)与湖北荆州有交通往来;唐朝诗人李白及杜甫曾往来长江;宋朝苏东坡(苏轼)有长江记行。四川木材结筏下长江应该有相当长久的历史,但是对长江物资水运来说,其划时代的转机却是十六世纪中叶。“湖广熟,天下足”的谚语开始流传是在十六世纪中叶明嘉靖年间,此谚语显示出长江中游湖南、湖北、洞庭湖周边正进行新田开垦,稻米的生产相当发达。由此也可以了解到从“苏常熟,天下足”转换成“湖广熟,天下足”正代表着中国谷仓地带变动的情形。但这看法不是非常正确的。第一,两地区的稻米种类不同。长江下游苏州等地方生产的是粳米,中游湖南、湖北则是黏米。后者不易贮藏保存,因此宫廷官僚及军队的粮食是使用下游三角洲的粳米,下游三角洲农民则是食用中游的湖广米。由此可知,十六世纪成立的全国性粮米运输是将湖南、湖北及江西的米顺着长江而下,送往下游三角洲,下游三角洲的米则沿大运河北上,送往北京等华北一带。[③]粮米的运输更带动了其他物资的流通。其中之一是十三、十四世纪元末明初湖广地方盛产栽培的棉花,顺着长江而下,送往下游三角洲松江府上海附近,作为棉织业原料。而制作完成的棉布则沿长江而上送至中游;还有就是两淮地方的盐供应着湖广地方。长江中游物资流动增加促使湖北的汉口逐渐形成大都市。实际上,现代三大经济都市上海、天津及汉口(武汉)的都市发展史,其开始时期、形成过程等等都有许多共通点。

(三)清乾隆朝云南铜京运系统的完成与天津市的发展

根据十八世纪三十年代编纂而成的雍正《漕运全书》卷一漕粮原额,可知构成漕粮比率分配的省份是山东、河南、安徽、江苏、浙江、江西、湖北及湖南。长江上游四川、云南及贵州则无。这显示至十八世纪三十年代为止,长江水运系统尚未成立,其成立转机是在雍正至乾隆时期,当时云南生产的铜突然增加,经长江沿大运河北上,运至北京。由于铜运输的开始使得长江物资流通情形为之一变。其变化的原因为何? 其一是因为货币原料铜供给地的变更,雍正朝为止,铜的供应仰赖日本,中国商人到日本九州长崎贸易,购入铜回国。但是到了日本八代将军德川吉宗享保改革时期,为了发展产业,货币需求增加,于是限制了铜的输出。雍正帝虽然下令往来长崎的商人须确保铜的输入量,但却难以办到。

紧接着雍正帝即位的乾隆帝只好仰赖云南的铜,作为国家的货币原料。为了确保其输入,必须建立云南至北京的运输路线,尤其是古来长江难行之地三峡,如何确保航行安全是其最大难题。三峡为长江从四川省到湖北省之间楚西山地的大峡谷,全长二百四公里间有瞿塘、巫山、西陵三峡谷。瞿塘峡自四川省奉节县白帝城至巫山县止八公里,最狭窄的地方只有一百公

尺,西边入口耸立着巨石妨碍航行;接着的巫山峡从巫山县大宁河到湖北省宜昌县官渡口止四十公里,两岸断崖最高,超过五百公尺;西陵峡从官渡口到宜昌县南津关止一百二十六公里,听说涨潮时急流流速可达每小时二十四公里。

对于以三峡自然环境为中心的长江中游,如何确保船只航行安全,乾隆帝及其幕僚如何论其对策,有以下几点:④

第一,设置可称为水难救助艇的救生船制度。根据乾隆元年(1736)的史料可知雍正时已在三峡设置救生船,乾隆帝更将其区间延长至四川省境内一千公里,乾隆三年决定一省与相关各省间必须进行合同营运管理救生船,结果救生船成为永久性制度。紧接的第二对策,依据乾隆十四年(1749)五月二十七日上谕,开始付与各省行政最高责任者总督、巡抚有义务报告铜铅运输船通过之状况。如此,云南的铜、贵州的亚铅、湖南的铅、广东的锡等法定货币原料得以确保运送至北京。云贵高原起,经四川、湖北、江西、安徽而至江苏的长江水运的完成,与下游三角洲起、经江苏、山东而至天津、北京的大运河串连一气,自此十八世纪中叶,长达六千公里的长江大运河水路运输系统终于完成。

相对于长江难行之地为三峡,大运河难行之地则如前述的山东半岛以北。山东济宁为止,运河水量充足,易于航行,但是由于黄河所带来的大量土沙,使得济宁、临清、德州之间,地势高起,水量不足,必须设置闸门,从岸边来牵引船只,或者是采取换装小船等等劳力措施。而且天津市附近到了冬季,河水结冰,船只便无法航行。铜运输船从云南出发,与春天雪溶水一齐顺长江而下,须花九个月到达北京,九月或十月初到达的话,就没有问题,但其之后的月份,虽然如期到达,遇到寒流早到,开始结冰,天津以北便无法航行船只,铜运输船队一行就必须等到来春冰融之后才能再行运送。依据嘉庆《铜政便览》卷三的京运"守冻开销"中曾有叙述如下:

"凡运员自四川泸州店领铜开行,运抵江南仪征以北内河一带,如时值冬,令河水冻结,船只不能前进,报明所在地方官,出结转报。准其守冻房堆贮铜斤,每月准销房租银五两。雇夫背铜上岸下船,每百斤准销夫价银六厘。每船准销看船头舵二名,每名日给盐菜银二分。打冰水手二名,每名日给盐菜银二分。文武衙门派拨兵役四名,协同看守铜斤,每名日给灯油木炭银二分五厘。运员准支一半养廉,冻解开行,更换绳索,每根准销绳价银六厘,雇夫捆铜,每包准销夫价银五厘。加运铜斤,如遇守冻,均不准支销。"

结冻的地点,以人夫将船上的铜背上岸存入仓库,其人夫工钱、仓库使用费算每月的租金。船只看守者、取舵者、破冰水夫等,每名每日支给盐菜银。而文武衙门护卫、警备及看守人,每名每日给与灯油、木炭等燃料费。尚且还有换取的绳子费用等等,其支出是相当庞大的。

天津市都市发展为何是清雍正乾隆十八世纪以后?其原因还不是十分明了。但是就如上文所检讨的,可确定其与雍正乾隆朝云南铜京运必定有所关连,依据《宫中档乾隆朝奏折》所收的直隶总督方观承奏折可以得到印证。(作者所附有关档案原件方观承乾隆十六年七月五日、十二月二十日、九月二十一日共五件奏折略——编者)

---

①星斌夫《大运河》,近藤出版社 1971 年。

②傅崇兰《中国运河城市发展史》,四川人民出版社 1985 年。

③川勝守《明清江南农业经济史研究》,东京大学出版会 1992 年。

④川勝守〈清·乾隆朝云南铜的京运问题〉,《九州大学·东洋史论集》十七号,1989 年。